

Lagrådsremiss

Verkställbara tvångsmedel mot fartyg inom EU:s utsläppshandelssystem

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 3 april 2025

Romina Pourmokhtari

Linnéa Klefbäck
(Klimat- och näringslivsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås lagändringar som syftar till att beslut om tvångsmedel mot fartyg inom EU:s utsläppshandelssystem ska följas.

Beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och om förbud för fartyg att anlöpa hamn ska få förenas med vite. Mark- och miljödomstolen ska pröva frågor om utdömande av vite. Kustbevakningen och Polismyndigheten ska hjälpa den myndighet som fattat ett beslut om att kvarhålla ett fartyg eller förbjuda ett fartyg att anlöpa hamn med de åtgärder som behövs för att verkställa eller förhindra överträdelser av sådana beslut. En kustbevakningstjänsteman ska i vissa situationer få använda våld.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32).....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.....	5
3	Ärendet.....	7
4	Beslut om tvångsmedel mot fartyg ska få förenas med vite.....	7
5	Beslut om tvångsmedel mot fartyg ska kunna verkställas	9
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	12
7	Konsekvenser.....	12
7.1	Konsekvenser för myndigheter.....	12
7.2	Konsekvenser för rederier	12
7.3	Konsekvenser för miljön	13
8	Författningskommentar.....	14
8.1	Förslaget till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32).....	14
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.....	14
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Verkställbara tvångsmedel mot fartyg inom EU:s utsläppshandelssystem.....	17
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	18
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	19

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32),
2. lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 4 § kustbevakningslagen (2019:32) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §¹

En kustbevakningstjänsteman får, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd i den brottsbekämpande eller ordningshållande verksamheten, om

1. tjänstemannen möts med våld eller hot om våld,

2. någon som ska häktas eller anhållas eller annars med stöd i lag ska berövas friheten försöker undkomma eller tjänstemannen annars möts av motstånd när ett sådant frihetsberövande ska verkställas,

3. det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller fara för liv, hälsa eller värdefull egendom eller för omfattande skada i miljön,

4. tjänstemannen med stöd i lag ska avvisa eller avlägsna någon från ett visst område eller utrymme, eller verkställa eller biträda vid kroppsvisitation, kroppsbesiktning eller någon annan liknande åtgärd, vid beslag eller något annat omhändertagande av egendom eller vid husrannsakan eller vid genomsökning på distans,

5. tjänstemannen med stöd i lag ska stoppa ett fartyg, fordon eller något annat transportmedel eller ska kontrollera ett fartyg eller fordon eller dess last, eller

6. tjänstemannen annars med stöd i lag ska bereda sig tillträde till eller spärra av en byggnad, ett rum eller ett område.

I fall som avses i första stycket 4 och 6 får våld mot en person användas endast om kustbevakningstjänstemannen eller den som han eller hon biträder möts av motstånd.

I 24 kap. brottsbalken finns också föreskrifter om rätten att i vissa fall använda våld.

I 24 kap. brottsbalken och 42 d § lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser finns också föreskrifter om rätten att i vissa fall använda våld.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser ska införas fyra nya paragrafer, 42 b–42 d och 43 a §§, och närmast före 43 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

42 b §

Ett beslut om avvisning eller kvarhållande av fartyg eller om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn enligt EU:s MRV-förordning eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 42 a § får förenas med vite.

42 c §

Polismyndigheten och Kustbevakningen ska ge den myndighet som har beslutat om kvarhållande av fartyg eller om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn den hjälp som behövs för att

1. verkställa ett beslut om kvarhållande av fartyg, eller

2. förhindra överträdelser av ett förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn.

42 d §

När Kustbevakningen ger hjälp enligt 42 c § tillämpas bestämmelserna om en kustbevakningstjänstemans rätt att använda våld i 2 kap. 4 § första stycket 1 och 4–6 och andra stycket kustbevakningslagen (2019:32).

Utdömande av vite

43 a §

Frågor om utdömande av vite som har förelagts enligt denna lag prövas av den mark- och miljödomstol inom vars område den beslutande myndigheten ligger.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

3 Ärendet

EU:s utsläppshandelssystem regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och ändring av rådets direktiv 96/61/EG (utsläppshandelsdirektivet). Genom en ändring av utsläppshandelsdirektivet inkluderas sjöfarten i systemet, se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem. Delar av sjötransportsektorn har dock sedan tidigare haft en skyldighet att övervaka och rapportera utsläpp för sjötransporter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2014 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EU:s MRV-förordning). EU:s MRV-förordning ändrades senast samtidigt som utsläppshandelsdirektivet.

Med anledning av ändringen av utsläppshandelsdirektivet och EU:s MRV-förordning gjordes ändringar i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser för att inkludera sjöfart i handelssystemet (prop. 2022/23:144). Lagändringen trädde i kraft den 1 januari 2024.

Genom ändringarna i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser och förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser infördes bestämmelser om att fartyg som inte har uppfyllt vissa skyldigheter enligt utsläppshandelsdirektivet under vissa förutsättningar ska kunna avvisas, kvarhållas eller förbjudas att anlöpa svensk hamn. Motsvarande åtgärder kan även vidtas enligt EU:s MRV-förordning.

Inom Regeringskansliet har en promemoria tagits fram med förslag om verkställighet av sådana beslut om tvångsmedel. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Klimat- och näringslivsdepartementet (KN2024/02004).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

4 Beslut om tvångsmedel mot fartyg ska få förenas med vite

Regeringens förslag: Ett beslut om avvisning eller kvarhållande av fartyg eller om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn ska kunna förenas med vite.

Frågor om utdömande av vite ska prövas av den mark- och miljödomstol inom vars område den beslutande myndigheten ligger.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian finns inget förslag om vilken mark- och miljödomstol som ska pröva frågor om utdömande av vite.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

Vänersborgs tingsrätt och *Nacka tingsrätt* påpekar att det saknas föreskrifter om vilken mark- och miljödomstol som ska pröva frågor om utdömande av vite. *Vänersborgs tingsrätt* anser att det är otydligt hur förfarandet med vite ska fungera i praktiken, till exempel när ett rederi utomlands ska delges en ansökan om utdömande av vite. *Transportstyrelsen* framför att det bör förtydligas att även beslut enligt EU:s MRV-förordning ska kunna förenas med vite.

Skälen för regeringens förslag

Transportstyrelsen får besluta om tvångsmedel mot fartyg

Om ett rederi inte har uppfyllt övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna enligt EU:s MRV-förordning under två eller fler på varandra följande år kan den behöriga myndigheten besluta om vissa tvångsmedel mot fartyg (artikel 20.3). De tvångsmedel som kan användas är avvisning och kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn. Liknande bestämmelser finns i utsläppshandelsdirektivet för situationen att rederiet under samma period inte har uppfyllt sin skyldighet att överlämna utsläppsrätter. Regeringen får enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser meddela föreskrifter om sådana tvångsmedel mot fartyg som avses i direktivet (42 a §).

Transportstyrelsen är enligt förordningen om vissa utsläpp av växthusgaser behörig myndighet enligt EU:s MRV-förordning och får besluta om tvångsmedel mot fartyg om rederiet inte har uppfyllt skyldigheten att överlämna utsläppsrätter (2 kap. 6 § och 10 kap. 16–22 §§).

Beslut om tvångsmedel mot fartyg bör kunna förenas med vite

Oftast kommer en redare att inrätta sig efter ett beslut om tvångsmedel mot fartyg, men när en redare inte gör det behöver åtgärder kunna vidtas för att se till att beslutet följs. Det är viktigt att redare övervakar utsläpp enligt EU:s MRV-förordning och att utsläppshandelssystemet upprätthålls.

Att kunna förena ett beslut om till exempel avvisning av fartyg med vite är ytterligare ett sätt att få rederier att uppfylla sina skyldigheter och följa eventuella beslut om tvångsmedel. Vite är vanligt förekommande i svensk miljölagstiftning och är ett effektivt verktyg som inte är administrativt betungande för den beslutande myndigheten. Beslut om tvångsmedel mot fartyg kan även förenas med vite enligt annan sjörättslig reglering, se till exempel 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Det bör därför införas en möjlighet att förena beslut om tvångsmedel som har fattats enligt EU:s MRV-förordning eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser med vite.

Som *Vänersborgs tingsrätt* framför kan det finnas praktiska svårigheter att till exempel delge en ansökan om utdömande av vite, om en redare befinner sig utomlands. Detta bör dock inte hindra att förslaget genomförs.

Prövning av beslut som har förenats med vite

Beslut om tvångsmedel får enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser överklagas till mark- och miljödomstolen (44 §). Det gäller även för beslut som har förenats med vite.

Enligt lagen (1985:206) om viten prövas frågor om utdömande av viten som regel av förvaltningsrätt på ansökan av den myndighet som har utfärdat vitesföreläggandet (6 §). Mark- och miljödomstolen har erfarenhet av att pröva vitesfrågor och bör även pröva frågor om utdömande av vite enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.

Enligt lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar ska mål som har överklagats till mark- och miljödomstol prövas av den mark- och miljödomstol inom vars område förvaltningsmyndigheten eller kommunen som först har prövat ärendet ligger (3 kap. 1 § femte stycket). Som Vänersborgs tingsrätt och *Nacka tingsrätt* uppmärksammar saknas föreskrifter om vilken domstol som ska handlägga mål om utdömande av vite enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Det bör på samma sätt som gäller för överklagade beslut vara den mark- och miljödomstol inom vars område den beslutande myndigheten ligger som ska pröva en sådan ansökan.

5 Beslut om tvångsmedel mot fartyg ska kunna verkställas

Regeringens förslag: Polismyndigheten och Kustbevakningen ska ge den myndighet som beslutat om kvarhållande av fartyg eller förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn den hjälp som behövs för att

1. verkställa ett beslut om kvarhållande av fartyg, eller
2. förhindra överträdelser av ett förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn.

En kustbevakningstjänsteman ska i vissa situationer ha rätt att använda våld.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås inte att det i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser ska införas föreskrifter om rätten för en kustbevakningstjänsteman att använda våld.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

Naturvårdsverket anser att det bör införas föreskrifter i lag om att beslutsmyndigheten ska underrätta berörda myndigheter och hamnar när ett beslut om tvångsmedel har fattats. *Tullverket* framför att de behöver information om sådana beslut.

Trafikanalys anser att det bör förtydligas om ett beslut om tvångsmedel omfattar ett rederis samtliga fartyg. *Trafikanalys* framför även att det bör övervägas om syftet med förslaget kan nås genom att staten beslutar att inte tillhandahålla lots till fartyg som omfattas av ett beslut om tvångsmedel.

Kustbevakningen framför att bestämmelserna i kustbevakningslagen (2019:32) om att en kustbevakningstjänsteman får använda våld i kontroll- och tillsynsverksamhet inte är tillämpliga när myndigheten hjälper till att verkställa ett beslut om tvångsmedel enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser.

Skälen för regeringens förslag

Polismyndigheten och Kustbevakningen ska hjälpa till att verkställa vissa beslut om tvångsmedel

För att ett beslut om tvångsmedel ska få effekt behöver det kunna verkställas. Med det menas att det ska vara möjligt för beslutsmyndigheten eller någon annan myndighet att vidta åtgärder för att se till att redaren följer beslutet.

Beslut om kvarhållande av fartyg och förbud för fartyg att anlöpa hamn som fattas enligt fartygssäkerhetslagen kan verkställas med hjälp av Polismyndigheten och Kustbevakningen (6 kap. 9 §). Myndigheterna ska, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. Liknande föreskrifter finns även i andra sjörättsliga lagar, se 7 kap. 10 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och 17 § lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg.

Någon motsvarande möjlighet finns inte enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Beslutsmyndigheten saknar praktisk möjlighet att verkställa beslut om tvångsmedel. Om en redare inte följer beslutet, bör Polismyndigheten och Kustbevakningen kunna ge den hjälp som behövs för att verkställa ett beslut om kvarhållande av fartyg eller förhindra överträdelser av ett förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn.

Att preja eller borda ett fartyg är exempel på åtgärder som kan komma i fråga för att verkställa ett beslut om tvångsmedel. För att kvarhålla ett fartyg i hamn kan det även i undantagsfall bli aktuellt att föra ett fartyg till hamn. Enligt kustbevakningslagen får ett fartyg endast föras till hamn om det uppenbart behövs för att genomföra en åtgärd (2 kap. 3 § och 6 kap. 1 §). Det finns inte något behov av att på samma sätt specificera det i lagen om vissa utsläpp av växthusgaser, eftersom den enda situation då åtgärden kan bli aktuell är om ett beslut om kvarhållande i hamn ska verkställas.

Trafikanalys anser att det är otydligt om beslut om tvångsmedel gäller för ett rederis samtliga fartyg. Redaren övervakar och rapporterar utsläpp för enskilda fartyg enligt EU:s MRV-förordning. Beslut om tvångsmedel riktas då mot det eller de fartyg som rederiet inte har rapporterat för. Vid överlämnande av utsläppsrapporter görs i stället en beräkning för rederiet. Beslut om tvångsmedel riktas då mot samtliga av rederiets fartyg som är i en svensk hamn eller som har avvisats av en annan EES-stat.

Trafikanalys framför att ett annat sätt att se till att beslut om tvångsmedel följs är att inte tillhandahålla lots eller lotsdispens till fartyg som omfattas av ett sådant beslut. Lotsningsplikten syftar till att säkerställa en trygg och smidig navigering och samtidigt minska risken för olyckor. Ett förslag om att inte tillhandahålla lots skulle kräva noggranna överväganden och det saknas sådant beredningsunderlag i lagstiftningsärendet.

Kustbevakningen och Polismyndigheten bör inte hjälpa till att verkställa beslut om avvisning av fartyg

Det finns ingen skyldighet för Polismyndigheten och Kustbevakningen att hjälpa till att verkställa beslut om utvisning enligt fartygssäkerhetslagen, som är samma typ av åtgärd som avvisning enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. När reglerna senast ändrades ansåg berörda myndigheter att det finns säkerhetsrisker med att verkställa sådana beslut och att det är svårt att bogsera ut fartyg utan befälhavarens medverkan. Det infördes därför inte någon möjlighet att verkställa utvisningsbeslut (prop. 2011/12:111 s. 35).

Det kan antas att det fortfarande finns praktiska problem för Kustbevakningen och Polismyndigheten att verkställa avvisningsbeslut. Möjligheten att verkställa beslut om tvångsmedel enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser med hjälp av de myndigheterna bör därför inte gälla beslut om avvisning av fartyg.

En kustbevakningstjänsteman bör i vissa situationer få använda våld för att verkställa ett beslut om tvångsmedel

I promemorian anges att Kustbevakningen kan använda sina befogenheter enligt 6 kap. kustbevakningslagen för att verkställa ett kvarhållandebeslut eller förhindra överträdelser av ett anlöpsförbud. Det innebär bland annat en rätt att använda våld i vissa situationer. Som *Kustbevakningen* framför är de reglerna inte tillämpliga när myndigheten hjälper en annan myndighet att verkställa ett beslut, om inte Kustbevakningen har ett eget kontroll- eller tillsynsansvar. Kustbevakningen har ett sådant eget tillsynsansvar enligt fartygssäkerhetslagen. I den lagen anges också att myndigheten har rätt att använda de tjänsteåtgärder som är tillämpliga i myndighetens egen kontroll- och tillsynsverksamhet när den biträder en annan myndighet (5 kap. 1 § andra stycket och 19 §).

Det bör framgå av lagen om vissa utsläpp av växthusgaser att en kustbevakningstjänsteman i vissa situationer har rätt att använda våld när den verkställer ett beslut om tvångsmedel, på motsvarande sätt som gäller vid Kustbevakningens egen kontroll- och tillsynsverksamhet. En polisman kan använda de särskilda befogenheter att använda våld som framgår av 10 § polislagen (1984:387).

Information om tvångsmedelsbeslut

För att Polismyndigheten och Kustbevakningen ska kunna hjälpa till att verkställa beslut om tvångsmedel behöver de få information om att beslutsmyndigheten har fattat ett sådant beslut. Även andra berörda myndigheter, som Sjöfartsverket och Tullverket, och berörda hamnar kan behöva informeras. Föreskrifter om en skyldighet för beslutsmyndigheten att informera berörda kan införas på lägre normnivå än lag med stöd av regeringsformen (8 kap. 7 § första stycket 2).

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringen ska träda i kraft den 1 januari 2026.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens. I promemorian föreslås att lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2025.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inga synpunkter på det.

Skälen för förslaget: Ändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 januari 2026. Det behövs inte några övergångsbestämmelser.

7 Konsekvenser

7.1 Konsekvenser för myndigheter

Att förelägga om och utdöma vite kan medföra vissa ökade kostnader för den beslutande myndigheten, särskilt om myndigheten ska föra talan i domstol i samband med utdömande av vite. Att förena beslut om tvångsmedel med vite blir dock endast aktuellt om ett rederi inte följer ett tvångsmedelbeslut eller om det kan antas att beslutet inte kommer att följas. Beslut om föreläggande av vite förväntas bara bli aktuellt i undantagsfall och om rederiet då följer beslutet krävs inte någon process om utdömande av vite. Eventuella ökade kostnader ska finansieras inom befintliga budgetramar.

Mark- och miljödomstolen föreslås pröva frågor om utdömande av vite enligt lagen om vissa utsläpp av växthusgaser. Utdömande av vite förväntas endast bli aktuellt i mycket sällsynta fall och utvecklas vanligen inte till några omfattande mål. Eventuella ökade kostnader ska finansieras inom befintliga budgetramar.

Polismyndigheten och Kustbevakningen föreslås få befogenheter att verkställa beslut om kvarhållande av fartyg och att förhindra överträdelser av ett förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn. Beslut om tvångsmedel bedöms bli sällsynta och uppgiften kommer därför att vara begränsad. Föreläggande om vite bedöms kunna ge incitament för redare att följa beslutet om tvångsmedel, vilket i sig kan leda till ett minskat behov av hjälp från Polismyndigheten och Kustbevakningen med att verkställa besluten. Eventuella ökade kostnader ska finansieras inom befintliga budgetramar.

7.2 Konsekvenser för rederier

Tvångsmedel mot fartyg används bara om ett rederi under två eller fler på varandra följande år inte har uppfyllt övervaknings- och rapporterings-skyldigheterna enligt EU:s MRV-förordning eller under samma tid inte har

uppfyllt sin skyldighet att överlämna utsläppsrätter. Om beslut om tvångsmedel förenas med vite innebär det kostnader för rederier som inte följer ett sådant beslut. Det kan dock antas att få rederier kommer att trotsa beslut om tvångsmedel och att det kommer att vara ovanligt att vite döms ut.

7.3 Konsekvenser för miljön

Förslagen om att beslut om tvångsmedel ska kunna förenas med vite och att besluten ska kunna verkställas bedöms inte få några direkta konsekvenser för miljön. Förslagen kan dock bidra till att rederierna i högre grad fullgör sina skyldigheter inom EU:s utsläppshandelssystem, vilket indirekt bidrar till att begränsa rederiernas klimatpåverkan.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i kustbevakningslagen (2019:32)

2 kap. Gemensamma bestämmelser om brottsbekämpning och ordningshållning

Använda våld

4 § En kustbevakningstjänsteman får, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd i den brottsbekämpande eller ordningshållande verksamheten, om

1. tjänstemannen möts med våld eller hot om våld,
2. någon som ska häktas eller anhållas eller annars med stöd i lag ska berövas friheten försöker undkomma eller tjänstemannen annars möts av motstånd när ett sådant frihetsberövande ska verkställas,
3. det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller fara för liv, hälsa eller värdefull egendom eller för omfattande skada i miljön,
4. tjänstemannen med stöd i lag ska avvisa eller avlägsna någon från ett visst område eller utrymme, eller verkställa eller biträda vid kroppsvisitation, kroppsbesiktning eller någon annan liknande åtgärd, vid beslag eller något annat omhändertagande av egendom eller vid husrannsakan eller vid genomsökning på distans,
5. tjänstemannen med stöd i lag ska stoppa ett fartyg, fordon eller något annat transportmedel eller ska kontrollera ett fartyg eller fordon eller dess last, eller
6. tjänstemannen annars med stöd i lag ska bereda sig tillträde till eller spärra av en byggnad, ett rum eller ett område.

I fall som avses i första stycket 4 och 6 får våld mot en person användas endast om kustbevakningstjänstemannen eller den som han eller hon biträder möts av motstånd.

I 24 kap. brottsbalken och 42 d § lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser finns också föreskrifter om rätten att i vissa fall använda våld.

Enligt paragrafen får Kustbevakningen i vissa fall använda våld. Paragrafen berörs i avsnitt 5.

I tredje stycket införs en upplysning om att det också finns föreskrifter om rätten att använda våld i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

Avvisning, kvarhållande och anlöpsförbud

42 b § *Ett beslut om avvisning eller kvarhållande av fartyg eller om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn enligt EU:s MRV-förordning eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 42 a § får förenas med vite.*

Enligt paragrafen, som är ny, ges den beslutande myndigheten möjlighet att förena ett beslut om tvångsmedel mot fartyg med vite. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Föreskrifter om beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn finns i 2 kap. 6 § och 10 kap. 16–22 §§ förordningen (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser. Föreskrifterna har meddelats med stöd av 42 a §. I EU:s MRV-förordning finns föreskrifter om samma typ av tvångsmedel mot fartyg (artikel 20.3). Beslutsmyndigheten får avvisa ett utländskt fartyg eller förbjuda ett utländskt fartyg som avvisats från en annan EES-stat att anlöpa svensk hamn. Svenska fartyg får kvarhållas.

Att förena ett beslut om tvångsmedel med vite kan till exempel bli aktuellt om rederiet inte har följt ett tidigare beslut. Andra exempel är att rederiet har agerat helt passivt under tillsynsprocessen eller tidigare har gjort sig skyldigt till överträdelser, eller om det finns någon annan anledning att anta att rederiet inte kommer att följa beslutet.

Bestämmelser om vite, bland annat om hur vitesbeloppet fastställs, finns i lagen (1985:206) om viten. Mark- och miljödomstolen prövar frågor om utdömande av vite (43 a §).

42 c § *Polismyndigheten och Kustbevakningen ska ge den myndighet som har beslutat om kvarhållande av fartyg eller om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn den hjälp som behövs för att*

1. *verkställa ett beslut om kvarhållande av fartyg, eller*
2. *förhindra överträdelser av ett förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn.*

Enligt paragrafen, som är ny, ska Kustbevakningen och Polismyndigheten hjälpa till med att verkställa vissa beslut om tvångsmedel mot fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Av paragrafen framgår vilka beslut om tvångsmedel mot fartyg som Polismyndigheten och Kustbevakningen ska hjälpa till att verkställa när ett rederi vägrar att rätta sig efter beslutet. Åtgärder som kan komma i fråga är bland annat att preja eller borda ett fartyg. Prejning är ett medel för att stoppa ett fartyg och kan till exempel verkställas genom att fartyget anropas på radio eller genom att en stoppspade visas.

42 d § *När Kustbevakningen ger hjälp enligt 42 c § tillämpas bestämmelserna om en kustbevakningstjänstemans rätt att använda våld i 2 kap. 4 § första stycket 1 och 4–6 och andra stycket kustbevakningslagen (2019:32).*

Enligt paragrafen, som är ny, har en kustbevakningstjänsteman rätt att i vissa situationer använda våld. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Av paragrafen framgår att en kustbevakningstjänsteman som hjälper till att verkställa ett beslut om tvångsmedel mot fartyg har rätt att i vissa situationer använda våld. Rättigheten motsvarar i huvudsak den som gäller vid Kustbevakningens egen kontroll- och tillsynsverksamhet enligt 6 kap. 2 § kustbevakningslagen. Det innebär bland annat att våld endast får användas i vissa utpekade situationer, till exempel då tjänstemannen möts av våld eller hot om våld eller då ett fartyg stoppas, och endast i den utsträckning som andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt (se prop. 2018/19:16 s. 122, 125 och 126).

Föreskrifter om en polisens rätt att använda våld finns i 10 § polislagen (1984:387).

Utdömande av vite

43 a § *Frågor om utdömande av vite som har förelagts enligt denna lag prövas av den mark- och miljödomstol inom vars område den beslutande myndigheten ligger.*

Enligt paragrafen, som är ny, ska mark- och miljödomstolen pröva frågor om utdömande av vite. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Förelägganden inom ramen för tillsyn och beslut om tvångsmedel mot fartyg får förenas med vite (30 och 42 b §§). Talan om utdömande av vite får enligt 6 § första stycket lagen om viten föras av den myndighet som beslutat om vitet. Enligt paragrafen är det den mark- och miljödomstol inom vars område den myndighet som beslutat om vitet ligger som ska pröva frågor om viten. I lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar finns andra processregler om utdömande av vite.

Sammanfattning av promemorian Verkställbara tvångsmedel mot fartyg inom EU:s utsläppshandelssystem

Bilaga 1

I promemorian föreslås ändringar i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.

Det föreslås att beslut om avvisning och kvarhållande av fartyg och om förbud för fartyg att anlöpa hamn ska få förenas med vite. Kustbevakningen och Polismyndigheten ska hjälpa den myndighet som fattat ett beslut om att kvarhålla ett fartyg eller förbjuda ett fartyg att anlöpa hamn med de åtgärder som behövs för att verkställa eller förhindra överträdelser av sådana beslut. Mark- och miljödomstolen ska pröva frågan om utdömande av vite.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser

Härigenom förskrivs att det i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser ska införas tre nya paragrafer, 42 b, 42 c och 43 a §§, och närmast före 43 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

42 b §

Ett beslut om avvisning eller kvarhållande av fartyg eller om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn får förenas med vite.

42 c §

Polismyndigheten och Kustbevakningen ska ge den myndighet som beslutat om kvarhållande av fartyg eller om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn den hjälp som behövs för att

- 1. verkställa ett beslut om kvarhållande av fartyg, eller*
- 2. förhindra överträdelser av ett förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn.*

Utdömande av vite

43 a §

Mark- och miljödomstolen prövar frågor om utdömande av vite som har förelagts enligt denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

Följande remissinstanser har lämnat remissvar över promemorian Verkställbara tvångsmedel mot fartyg inom EU:s utsläppshandelssystem (KN2024/02004): Kommerskollegium, Konkurrensverket, Kustbevakningen, Nacka tingsrätt, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Svensk sjöfart, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket och Vänersborgs tingsrätt.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Ekonomistyrningsverket, IVL Svenska Miljöinstitutet, Näringslivets transportråd, Regelrådet, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges kommuner och regioner, Transportföretagen och Världsnaturfonden WWF.